

Tarification de la mobilité automobile

Chronique du 18 octobre 2022

Ma chronique de jeudi dernier sur les Bonus-Malus appliqués au secteur automobile était encore toute chaude que le lendemain, le **Journal de Montréal** nous apprenait que le MTQ engage une démarche d'analyse pour étudier pas moins de 6 mesures visant à réduire les émissions de GES des véhicules automobiles :

- Redevance-remise (bonus-malus) à l'achat d'un véhicule neuf;
- Droits supplémentaires liés aux émissions;
- Contribution kilométrique;
- Taxe sur la recharge des véhicules électriques;
- Péage de financement pour de nouvelles infrastructures;
- Redevances de transport pour les projets structurants.

Je suis en faveur des **Bonus-Malus** depuis plus de 20 ans et le demeure plus que jamais : je me limiterai ici à quelques compléments d'informations.

Parmi les autres mesures, c'est la **contribution kilométrique** qui a été la plus mentionnée ces dernières années : je m'y attarderai. Je me pencherai enfin sur ce qui manque à toutes les mesures de ci-haut, à savoir la prise en compte de la **puissance exagérée** des nouveaux véhicules.

Complément d'information sur les Bonus-Malus

Nous avons vu la semaine dernière que Québec Solidaire proposait de fixer le niveau de référence des Bonus-Malus à 210 grammes de CO₂ par kilomètre (GCO₂/km). Ce qui n'est pas évident pour nous qui sommes habitués à parler de litres aux 100 km (L/100km). Une approximation au centième près permet d'établir que :

- Pour l'essence, 1 L/100km équivaut à 23 GCO₂/km;
- Pour le carburant diesel, c'est plutôt 26 grammes.

Le niveau de référence retenu par QS serait donc une consommation de 9L/100km pour les véhicules à essence, contre 8L/100km pour ceux alimentés au diesel. Ce qui à mes yeux constituerait des références adéquates au stade actuel, prenant pour acquis que les années passant, ces références seraient graduellement abaissées.

Pour ce qui est du niveau auquel fixer le malus, on se souviendra que QS envisageait un montant de 12 500 \$ pour les véhicules les plus polluants, GMC Yukon et apparentés :

- Au premier coup d'œil, ce montant semble élevé. Mais savez-vous qu'en France, cette année (2022), le malus est de 40 000 euros, soit 50 000 de nos dollars, pour tout véhicule consommant plus de 10 l/100 km ?

Contribution kilométrique

L'électrification de l'automobile soulève depuis un certain temps des inquiétudes quant à ses conséquences pour les finances publiques, les taxes d'accise, TPS et TVQ sur les carburants représentant des revenus dont nos gouvernements pourraient difficilement se passer. La **taxe kilométrique** apparaît être l'avenue la plus prometteuse, à tout le moins si l'on prend pour indicateur le nombre de fois où elle fut évoquée ces dernières années.

L'actuelle taxation des carburants prend en compte 2 critères : le **niveau de consommation d'un véhicule** et le **nombre de kilomètres parcourus**.

Le niveau de consommation est intimement lié au poids des véhicules. Afin donc de conserver une relative neutralité entre types de motorisation, une éventuelle taxe kilométrique devrait bien sûr tenir compte des kilomètres parcourus :

- Multiplié par un facteur de poids des véhicules, genre 1,2 pour les véhicules de 1 500 à 1699 kilos, 1,4 pour ceux de 1 700 à 1 899 kilos, et ainsi de suite.

L'objection soulevée à l'encontre de la taxe kilométrique est qu'elle se traduirait par une intrusion de l'État dans nos vies privées, d'autant plus si la taxe devait être modulée aux heures de la journée, plus élevée en heures de pointe par exemple. À ceci je réponds :

- Au volant d'une automobile, toutes dotés de boîtes noires et a fortiori si nous avons un téléphone cellulaire, nos vies sont déjà **totalelement transparentes**;
- Le fabricant de notre véhicule, Google, Facebook, Apple et tutti quanti nous suivent en permanence et savent donc tout de nos déplacements, à la minute près;
- L'intérêt de ceux-là est **commercial**. Celui de l'État serait **sociétal** (intérêt collectif). Le second motif n'est-il pas **immensément plus noble** que le premier.

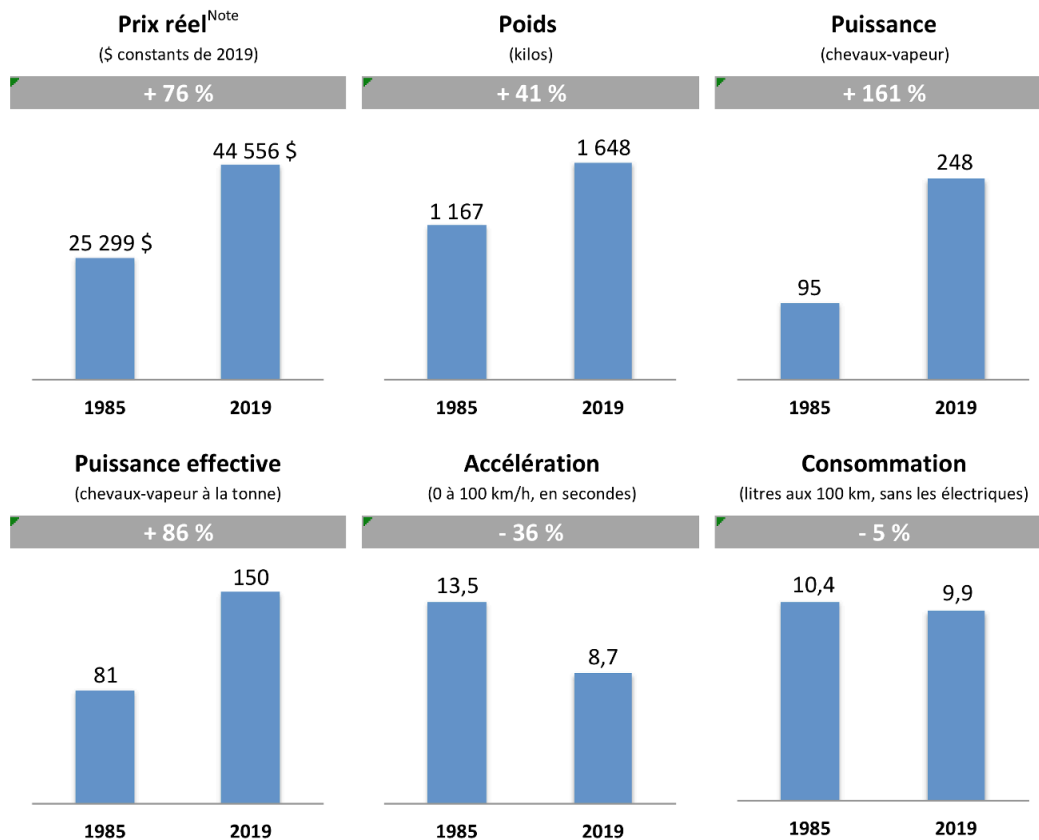
La taxe kilométrique modulée au poids des véhicules devrait commencer à s'appliquer aux motorisations 100 % électriques dès que le parc de ce type de véhicules atteindra un certain niveau, 500 000 par exemple. Ce qui rendrait inutile d'envisager une taxe sur la recharge des véhicules électriques, et autres mesures moins efficaces.

Enfin, il serait malavisé d'envisager la taxe kilométrique pour les véhicules à combustion interne d'une part parce que leur mise en marché sera interdite à partir de 2035, d'autre part parce que les taxes sur les carburants, que rien n'empêcherait d'ailleurs de rehausser, produisent déjà l'effet équivalent.

La grande oubliée : la puissance

Le reprends ici un graphe déjà utilisé dans une chronique précédente (13 mai 2021). Il illustre ce que je disais la semaine dernière quant à **l'augmentation de l'efficacité énergétique** des nouveaux véhicules, version industrie automobile : à consommation pratiquement inchangée, augmenter indéfiniment le poids, la puissance, et par conséquent le prix réel (en dollars constants) des nouveaux véhicules.

Caractéristiques comparées des véhicules vendus au Québec en 1985 et 2019



Sources : (1) ventes de véhicules et prix réel : Statistique Canada, Tableau 079-0003 devenu Tableau 20-10-0001-01 et (2) autres caractéristiques : Jacques Duval, *Guide de l'auto 1985* et Denis Duquet et al., *Guide(s) de l'auto 2018 à 2020*. Traitement R.

Note : Le prix réel inclut l'item « transport et préparation » ainsi que les taxes à la consommation TPS et TVQ.

En 1985, la **Corvette C4** était propulsée par un moteur de 234 cv et son accélération de 0 à 100 km/h se faisait en 7,8 secondes :

- Aujourd'hui (2019), la puissance MOYENNE des quelques 400 000 nouveaux véhicules vendus annuellement au Québec est de 248 cv (2019) !
- Et leur capacité d'accélération MOYENNE est supérieure d'à peine 0,9 s... ce qui n'est du reste imputable qu'à leur embonpoint;
- C'est simple : aujourd'hui, tout le monde conduit une **bombe sur roues** !

La **course à la puissance** est une clef capitale de la stratégie promotionnelle de l'industrie automobile mondiale. Et la diffusion croissante de **véhicules 100 % électriques** n'y change rien, au contraire, puisque l'industrie ne cesse de mettre de l'avant la disponibilité instantanée de la puissance électrique :

- La Tesla S-PLAID abat le 0-100 km/h en 1,9 secondes, mieux qu'un Bugatti à 3 M\$.

La puissance des motorisations est la grande oubliée des mesures envisagées par Québec. Je suis d'avis qu'elle doit être prise en considération par le biais d'un second facteur d'ajustement autant aux Bonus-Malus qu'à la taxe kilométrique :

- L'indicateur pourra être la puissance nominale de la motorisation (1 200 cv pour la Tesla S-Plaid), le temps d'accélération de 0 à 100 km/h, ou la vitesse maximale;
- Comme pour le poids, il s'agirait d'un facteur 1,2 entre tel et tel autre niveau, puis 1,4 pour le niveau suivant, et ainsi de suite.

Conclusion

Chers auditeurs qui êtes présentement au volant, vous est-il si essentiel que votre véhicule ait un moteur de 325 cv et soit théoriquement capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 5,5 secondes ?

Je déduis du fait que vous avez syntonisé le 15-18 de Radio-Canada que vous répondez par la négative à cette question.

Sauf que d'autres prennent plaisir à cette puissance et, ce faisant, nous empoisonnent la vie, jusqu'à mettre la vie d'autrui en danger. Désarmons-les, forçons-les à devenir comme nous : raisonnables et respectueux sur la route.